TORONTO PUBLIC LIBRARY

LE PILOTAGE DU SAINT-LAURENT

DE QUEBEC A MONTREAL

PAR

CLÉOPHAS AUGER

LEVIS
1900

de
ac
er
pe
co
m
pa
ou

C
le
pa
ra
va
tr
h

p

B
n
q
le

p
d

L
s
e
g

d
le

LE PILOTAGE DU SAINT-LAURENT

DE QUEBEC A MONTREAL

C'est en 1788 que nos législateurs s'occupèrent pour la première fois des pilotes du Saint-Laurent. Cette année-là, la Chambre d'Assemblée adopta une loi pour régler le pilotage dans le fleuve Saint-Laurent et empêcher les abus dans le port de Québec. Cette loi défendait à toute personne de piloter sans subir un examen et obtenir un certificat de compétence de " ceux que Son Excellence le Gouverneur ou le commandant en chef jugerait convenable de nommer pour surveiller et prendre soin des pilotes et de deux capitaines de vaisseaux expérimentés ou pilotes."

Les pilotes devaient se diviser en " compagnie " de deux pilotes. Chaque compagnie pouvait se faire accompagner d'un apprenti ou plus, lesquels ne devaient pas avoir moins de quatorze ans. Chaque " compagnie " devait posséder une chaloupe convenable, gréée de voiles, rames, ancres ou grapins. L'apprenti devait servir quatre ans et ne pouvait être admis pilote avant vingt-et-un ans. Les pilotes devaient montrer à leurs apprentis l'usage du compas, la manière de sonder les baies, hâvres et mouillages, et la manœuvre des vaisseaux.

Un pilote n'avait pas droit à plus de onze schellings par chaque pied d'eau que tirait un vaisseau qu'il pilotait du Bic à Québec.

Si une tempête empêchait un capitaine de débarquer son pilote au Bic, ce dernier avait droit à trois livres dix schellings par mois, avec sa nourriture, depuis le jour que le vaisseau avait quitté le Bic, jusqu'à ce qu'il y revienne le printemps suivant. Si le vaisseau ne revenait pas, le capitaine ou le propriétaire devait procurer un passage au pilote.

Cette même loi nommait un surintendant des pilotes. Un pilote pouvait appeler de toute décision du surintendant aux commissaires de paix.

Cette loi ne mentionne pas le pilotage entre Québec et Montréal. La raison en est bien simple. C'est qu'à cette époque, Québec était le seul port canadien fréquenté par des vaisseaux d'outre-mer. Le trafic entre le port de Québec et celui de Montréal se faisait au moyen de goélettes jaugeant de cinquante à cent tonneaux.

En 1790, la Chambre d'Assemblée statua que tout pilote qui conduirait un vaisseau dans le port de Québec en ferait un rapport dans les vingt-quatre heures au surintendant des pilotes ou au capitaine du

port. Il devait aussi produire un certificat du capitaine du vaisseau sur sa conduite pendant qu'il était à son bord.

C'est cette même année, qu'il est question pour la première fois de la navigation entre Québec et Montréal. " Quiconque, déclare la Chambre d'Assemblée, volontairement dérangera, ôtera, détruira, ou fera malicieusement déranger, ôter ou détruire aucune bouée, ou marque de terre placées pour la facilité de la navigation dans le fleuve ou sur les bords et grèves du Saint-Laurent, entre l'isle Saint-Barnabé et la " ville de Montréal, encourra une amende de vingt livres et sera mis en prison pendant trois mois pour chaque et telle contravention."

L'acte 37, George III, chap. IV, adopté en 1797, permit aux pilotes d'exiger quatre schellings courant additionnels pour chaque pied d'eau qu'un navire tirait, pour le conduire du Bic à Québec, et deux schellings courants additionnels pour chaque pied d'eau de tirant pour le conduire de Québec au Bic.

L'acte 37 autorise aussi l'officier naval du port de Québec " à exiger du capitaine qui passera le bassin de Québec pour la ville des Trois-Rivières, " ou plus haut," la somme de deux livres courant, si son navire mesure 100 tonneaux, et n'exède point 150 ; celle de trois livres courant, s'il excède 150, et n'excède point 200 ; celle de quatre livres courant, s'il excède 200 et n'excède point 250 ; et celle de cinq livres courant s'il excède 250." Ces sommes ainsi exigées devaient être employées pour le soutien et l'amélioration de la navigation et du pilotage du fleuve Saint-Laurent depuis l'île du Bic jusqu'à la cité de Montréal."

Le même acte oblige à l'avenir tout apprenti pilote à faire un ou plusieurs voyages en Europe ou dans les Isles dans un vaisseau à mâture carrée. Il enjoint de plus aux apprentis à passer engagement avec leurs patrons par écrit devant notaire.

En 1805, le parlement du Bas-Canada adopta une loi pour mieux régler les pilotes et vaisseaux dans le port de Québec, et les havres de Québec et de Montréal, pour l'amélioration de la navigation du Saint-Laurent et enfin pour établir un fonds pour les pilotes infirmes, leurs veuves et enfants. C'est cette loi qui donna naissance à la " Maison de la Trinité de Québec." Cette institution devait se composer d'un maître, d'un député-maître et de sept autres personnes qui devaient être connues sous le nom de " gardiens de la Maison de la Trinité de Québec." Trois devaient résider à Montréal et les autres à Québec. La Maison de la Trinité devait avoir un contrôle absolu sur les pilotes.

Personne ne pouvait, à l'avenir, obtenir licence de pilote, du Bic à Québec et de Québec au Bic, de Québec à Montréal et de Montréal à

Québec, sans avoir accompli un apprentissage de cinq années et fait deux voyages ou plus en Europe ou aux Isles dans un bâtiment à voiles carrées. Le pilote devait aussi parler assez facilement l'anglais pour commander la manœuvre en cette langue. Le pilote perdait le droit de prendre plus d'un apprenti à la fois.

Le taux du pilotage fut fixé à seize schellings par chaque pied de tirant d'eau pour un navire, depuis le Bic ou au-dessus jusqu'au havre de Québec, et quatorze schellings pour la route de Québec au Bic. Pour un vaisseau ne jaugeant pas plus de deux cents tonneaux, du bassin ou havre de Québec jusqu'à Trois-Rivières, et retour, le pilote avait droit à sept livres et dix schellings pour le tout. Si le navire excédait deux cents tonneaux mais ne dépassait pas deux cent cinquante, le tarif était de dix livres courant pour l'aller et le retour. S'il excédait deux cents cinquante tonneaux, le pilote pouvait exiger douze livres dix schellings pour le tout. Pour un navire depuis le bassin ou havre de Québec jusqu'au havre de Montréal, et retour au havre de Québec, le pilote avait droit au double du tarif qui vient d'être mentionné pour le trajet de Québec à Trois-Rivières et retour. Le pilote, cependant, si le capitaine l'exigeait, devait rester à bord quatorze jours à compter du jour de l'arrivée du vaisseau dans le port de Montréal. Si le capitaine le retenait plus de quatorze jours, il pouvait exiger cinq schellings par jour pour le temps extra. Dans l'un et l'autre cas, il devait être nourri.

Dans le but d'établir un fonds pour le soulagement des pilotes et des veuves et enfants des pilotes qui pouvaient devenir incapables de piloter, il fut statué que chaque pilote, à l'avenir, paierait huit deniers par livre de recette sur chaque pilotage qu'il ferait. L'administration de ce fonds et la distribution des secours étaient laissées à la Maison de la Trinité.

Le pilotage entre Québec et Montréal était alors une mince sinécure. Le pilote venait au printemps à Québec attendre son vaisseau. Les stations de signalement n'existaient pas encore, et la première nouvelle qu'il en avait était lorsqu'il entrait dans le port.

Le trajet se faisait à la voile. Les plus grands navires se rendant à Montréal jaugeaient, comme on l'a vu plus haut, de deux cents à deux cent cinquante tonneaux et tiraient de onze à douze pieds d'eau. Si le vent était contraire on louvoyait avec le reflux de la marée jusqu'à la Pointe Platon ou l'Anse Portneuf, distance de trente-six et trente-neuf milles. Deux marées suffisaient généralement pour franchir cette distance. Mais là, il fallait attendre le bon vent et comme il restait encore cent vingt-quatre milles à parcourir contre le courant, il arrivait sou-

vent que deux ou trois semaines se passaient avant d'atteindre Montréal.

Rendu à l'entrée du port, au pied du courant Sainte-Marie qui avait une vitesse d'à peu près sept milles à l'heure, si le vent favorable n'était pas très fort, on se servait de la " cordelle ". Une longue et forte corde était fixée au navire et dix, douze, quelquefois quatorze ou seize bœufs la tiraient sur la rive afin de faire remonter le courant au navire.

Audessus du courant Sainte-Marie, se trouvait un petit port naturel (1) pouvant à peine contenir quelques petits vaisseaux. C'est là qu'on ancrait pour plusieurs semaines quelquefois pour deux ou trois mois. Ces vaisseaux portaient des cargaisons de toutes sortes que les capitaines échangeaient pour des produits canadiens. Beaucoup de ces échanges, surtout la pelleterie, se faisaient avec les Sauvages. Les vaisseaux servaient d'entrepôts.

Les pilotes, généralement, n'avaient que deux ou trois vaisseaux à piloter dans le cours d'une saison. Ils avaient par conséquent beaucoup de loisirs que chacun cherchait à utiliser en exerçant une industrie quelconque. Comme plusieurs d'entre eux connaissaient le métier de calfat, ils trouvaient facilement à occuper leurs loisirs dans le port en attendant que leur vaisseau fut prêt à faire voile.

La tâche du pilote, malgré le peu de profondeur des vaisseaux, était déjà à cette époque assez difficile. Il devait sortir son vaisseau du port à la voile. Comme l'espace était très restreint, qu'il fallait franchir une petite passe assez étroite et prévenir en même temps les remous et courants de travers, cette manœuvre exigeait beaucoup d'habilité et d'attention. Il n'avait ni bouées ni lumières à sa disposition. Il faisait cependant de bonne besogne. Sur terre, tout lui servait de " marque " : arbres, maisons, églises, granges, moulins, etc., etc. Beaucoup de ces marques servent encore aujourd'hui.

L'acte 51, George III, adopté en 1811, statua, qu'à l'avenir, aucune personne ne pourrait se présenter et être admise à subir un examen pour obtenir une licence et être pilote pour et audessus du havre de Québec à moins d'avoir navigué constamment pendant cinq années entre Québec et Montréal. La preuve devait en être faite par les certificats assermentés de deux ou plusieurs personnes.

Le même acte changea le taux du pilotage entre Québec et Montréal comme suit :

---

(1) Ce qu'on appelle aujourd'hui le haut du port.

EN MONTANT :

Québec à Portneuf,	navire	de moins de 200 tonneaux	4	livres
"	"	de 200 à 250 t.....	5	"
"	"	excédant 250 t.....	6	"
" Trois-Rivières	"	de moins de 200 t.....	6	"
"	"	de 200 à 250 t.....	7	"
"	"	excédant 250 t.....	8	"
" Montréal	"	de moins de 200 t.....	11	"
"	"	de 200 à 250 t.....	13	"
"	"	excédant 250 t.....	16	"

EN DESCENDANT :

Portneuf à Québec,	navire	de moins de 200 t.....	2	livres	10	schellings
"	"	de 200 à 250 t.....	3	"	10	"
"	"	excédant 250 t.....	4	"	0	"
Trois-Rivières	"	de moins de 200 t.....	4	"	0	"
"	"	de 200 à 250 t.....	4	"	10	"
"	"	excédant 250 t.....	5	"	10	"
Montréal	"	de moins de 200 t.....	7	"	10	"
"	"	de 200 à 250 t.....	8	"	15	"
"	"	excédant 250 t.....	10	"	15	"

Le pilote pouvait, d'après la nouvelle loi, laisser le navire qu'il avait conduit quarante-huit heures après l'arrivée de ce navire à son lieu de destination.

En 1812, les pilotes du bas Saint-Laurent se plaignent à la Chambre d'Assemblée que le fonds pour les pilotes infirmes, les veuves et les orphelins, a été réalisé pour la plus grande partie par les contributions perçues sur le pilotage des pilotes du Bic à Québec et que ce fonds est à la veille d'être épuisé par les demandes considérables et " disproportionnées " des pilotes de Montréal à Québec.

La Chambre d'Assemblée, pour rendre justice aux pilotes de Québec, décide de diviser le fonds en deux parts, le " Fonds des pilotes infirmes de Québec " et le " Fonds des pilotes infirmes de Montréal ". Les contributions perçues sur le pilotage entre Québec et le Bic devaient aller au fonds de Québec, les autres à celui de Montréal. Naturellement, le fonds de secours de Québec ne devait secourir que les pilotes d'en bas de Québec, et celui de Montréal ne devait aider que les pilotes d'en haut de Québec.

En 1839, la navigation avait pris une telle importance entre Québec et Montréal, qu'on décida d'établir dans cette dernière ville une Maison de la Trinité complètement indépendante de celle de Québec.

Sir John Colborne, de l'avis de son Conseil Spécial, donna à la Maison de la Trinité de Montréal des pouvoirs assez étendus. Elle devait se composer d'un maître, d'un député-maître et de cinq gardiens.

C'est la Maison de la Trinité de Montréal qui, à l'avenir, devait donner les commissions ou branches aux pilotes de sa jurisdiction ; les examens des aspirants à la licence devaient être subis devant un comité de pilotes nommé par la Maison de la Trinité.

La nouvelle loi n'exigeait plus que trois années consécutives de navigation entre Québec et Montréal pour obtenir, après examen satisfaisant, une branche de pilote.

Chaque pilote pouvait prendre un ou plusieurs apprentis. Tout sujet de plainte entre pilote et apprenti devant être décidé par la Maison de la Trinité.

Le contrôle des fonds des pilotes de Montréal passait à la Maison de la Trinité de Montréal.

En 1850, la législature de la province du Canada, considérant l'importance toujours croissante du pilotage de Québec à Montréal et la nécessité qu'il y avait que les personnes qui exerçaient ce métier fussent convenablement qualifiées tant sous le rapport de la moralité que sous celui de l'éducation et de la capacité professionnelle, leur accorda un acte d'incorporation.

L'association devait être connue sous le nom de " La corporation des pilotes pour le havre de Québec et au-dessus ".

La corporation pouvait posséder des immeubles pour une somme de 5000 louis et des meubles pour 10000 louis en outre du fonds des pilotes infirmes de Montréal.

Elle devait élire chaque année, le 1er juin, un président, un vice-président, un secrétaire-trésorier (non pilote et par conséquent pas membre du conseil) et sept membres qui devaient former le conseil.

La Législature accordait à la Corporation pouvoir d'établir des règlements pour les fins suivantes : administration et régie de ses affaires, emploi et appropriation de ses biens et rémunération du secrétaire-trésorier, son cautionnement, etc., etc. Tout règlement de la corporation des pilotes devait cependant être accepté et approuvé par la Maison de la Trinité.

Cette dernière condition ne plut pas aux pilotes. Leur incorporation ne leur servait à rien puisqu'ils devaient rester en tutelle sous la Maison de la Trinité. Aussi, les choses en restèrent là, c'est-à-dire que la Maison de la Trinité continua à administrer leurs affaires. Ils ne se réunirent même pas pour faire l'élection du président et des autres officiers que la loi leur accordait.

En 1864, la loi concernant les pilotes fut encore changée.

A l'avenir, il n'était pas nécessaire d'avoir navigué pendant trois années sur un voilier pour être admis à l'examen du pilotage ; avoir

été employé pendant trois années sur un steamer remorquant des bâtiments à la mer en qualité de premier pilote était suffisant.

A la fin de son apprentissage chaque candidat devait faire au moins six voyages dans un voilier sous pas moins de trois différents pilotes.

Il était obligatoire pour chaque candidat, avant l'examen, de faire au moins un voyage en Europe dans un voilier, aller et retour, comme matelot devant le mat.

Tout vaisseau étranger d'au moins 125 tonneaux était obligé de prendre un pilote.

Les pilotes n'ayant aucune organisation, aucune entente, étaient obligés de se faire une concurrence ruineuse. Ils allaient dans des chaloupes ou dans des remorqueurs audevant des bâtiments et des steamers jusque dans le golfe. En 1870, ils résolurent de se former en association du tour de rôle. La chose cependant était assez difficile à organiser. Un certain nombre de pilotes étaient engagés pour les lignes régulières de steamers et par là même étaient certains d'un salaire régulier ; de plus leur engagement à des lignes régulières était un certificat de compétence qui leur donnait beaucoup d'avantages sur leurs confrères pour obtenir des pilotages. Ces pilotes donc n'étaient guère disposé à entrer dans le tour de rôle à moins d'obtenir certains privilèges. Enfin, après trois années de discussions, de pourparlers, ils parvinrent à s'entendre.

En 1873, un comité de cinq membres fut nommé. Ce comité devait élire un président et un secrétaire. Un agent fut aussi chargé de donner à chacun son tour à Québec. Le comité devait être élu tous les ans à une assemblée générale des pilotes.

C'est cette même année 1873 que fut adopté par le parlement du Canada " L'acte du pilotage ". C'est cet acte qui régit aujourd'hui les pilotes.

La même année encore, le 1er juillet, la Corporation des Commissaires du Havre de Montréal entrait en fonctions en lieu et place de la Maison de la Trinité dont elle héritait de tous les pouvoirs.

Le comité de l'association du tour de rôle n'ayant d'autre pouvoir pour faire exécuter ses décisions que le bon vouloir de la majorité des pilotes, les choses allaient plutôt mal que bien. Les délibérations des premières assemblées ayant été envoyées aux Commissaires du Hâvre pour obtenir leur appui, ceux-ci les jetèrent au panier.

En 1878, la Commission du Havre se chargea de payer les frais du bureau des pilotes à Québec, mais l'agent devint son employé. Cette dépense fut ajoutée aux dépenses déjà payées par le gouvernement pour

l'administration du pilotage. Ce dernier, en 1895, se refusa à payer et le 2 o|o prévu par l'acte du pilotage fut alors prélevé sur les revenus des pilotes. Il rapporte en moyenne de $1400 à $1500 par année. Les frais du bureau et le salaire de l'agent à Québec se montent annuellement à $600. C'est donc $800 à $900 qui retournent à la Commission du Havre. Les Commissaires n'admettent pas que les pilotes puissent avoir un représentant parmi eux ; cependant ils trouvent tout naturel qu'ils en paient tous les frais. D'ailleurs, les pilotes ne tiennent à avoir un représentant dans la Commission que pour s'exempter les dépenses considérables qu'il font tous les ans pour sauvegarder leurs intérêts menacés.

A l'assemblée générale des pilotes en 1881, ils décidèrent de demander au gouvernement de les incorporer. La Commission du Havre et les armateurs étaient opposé au projet. Ils convoquèrent les pilotes à Montréal et après une longue et vive discussion, il fut décidé que les pilotes renonceraient à leur demande d'incorporation aux conditions suivantes : 1o Que leur comité serait reconnu par la Commission, laquelle se chargerait de faire exécuter ses règlements, après adoption ; 2o Que le mode d'apprentissage serait changé tel que proposé alors par le comité des pilotes ; 3o Que le nombre des pilotes serait limité à 45 jusqu'à ce que les besoins du commerce en exigent un plus grand nombre.

La Commission du Hâvre avait promis plus qu'elle pouvait ou voulait tenir ; aussi les pilotes, peu satisfaits de l'arrangement conclu avec elle, demandèrent de nouveau leur incorporation en 1884. Mais ils avaient à lutter contre des ennemis puissants, tenaces, et leur projet de loi fut renvoyé à sa première lecture.

Pendant tous ces atermoiements, le nombre des lignes régulières avait augmenté et par conséquent un nombre proportionnel des pilotes avait été engagé par ces nouvelles lignes. Les pilotes du tour de rôle proprement dit diminuaient aussi mais le nombre des vaisseaux qu'ils avaient à piloter était diminué proportionnellement. Le revenu du tour de rôle étant beaucoup moindre que celui des pilotes de lignes régulières, ils réclamaient plus d'égalité dans ce revenu.

Pour mettre fin aux discussions, aux disputes fréquentes et aux récriminations que soulevait un pareil état de choses, les pilotes demandèrent de nouveau un acte d'incorporation pendant l'hiver de 1896. Cette fois, malgré la plus vive opposition des mêmes intéressés, le bill passa aux Communes. Malheureusement, il échoua au Sénat.

Les pilotes découragés de leur insuccès, voyant leur position plus

mauvaise que jamais, comprenant aussi que dans l'intérêt du commerce comme dans le leur propre, il fallait absolument un changement, refusèrent de travailler plus longtemps dans de semblables conditions. Ils firent ce qu'on a appelé la grève de 1896. Mais le ministre de la marine leur ayant promis une enquête sur leurs griefs, ils retournèrent à l'ouvrage. Absolument confiants dans la justice de leur cause, ils ne doutèrent pas un seul instant des bons résultats que pouvait avoir pour eux une enquête du gouvernement.

Cette enquête eut lieu dans l'hiver de 1898. Les intéressés ont été largement représentés et chacun a pu émettre ses opinions et les discuter à fond. Tous tendaient au même but : la sureté des vaisseaux qui fréquentent le port de Montréal. Seulement chacun avait des vues différentes sur le chemin à prendre pour y arriver. Les pilotes dont l'influence ne pouvait être comparée à celle de leurs puissants adversaires, avaient cependant sur eux l'avantage d'avoir fait une étude approfondie du chenal et possédaient des connaissances pratiques de la navigation du Saint-Laurent, choses qui ne sont pas à dédaigner dans une question de pilotage. Aussi sont-ils satisfaits du rapport que cette commission a fait au ministre de la marine et du projet de loi basé sur ce rapport maintenant devant les chambres. Les pilotes sont heureux de constater que cette enquête a déjà produit de bons résultats. Des sondages ont été opérés, le chenal nettoyé, les bouées vérifiées.

Les capitaines et les officiers des vaisseaux qui voient les pilotes à l'œuvre et sont en position d'apprécier leur travail, ont généralement beaucoup d'estime pour eux. Ceux-ci la leur rendent bien. Il serait à désirer qu'il en fut ainsi pour ceux de qui relèvent les pilotes. N'étant pas navigateurs eux-mêmes, ils ne peuvent juger de leur travail et en apprécier l'importance, ce qui est cause de malentendus dont les pilotes ont beaucoup à souffrir et très préjudiables au port de Montréal.

La cour de pilotage que le ministre de la marine veut établir à Montréal et les amendements aux règlements de la commission du Havre qu'on est à la veille d'adopter auront certainement pour effet de faire cesser toutes ces difficultés.

Les pilotes ont dû combattre pendant plusieurs années pour maintenir leur tarif. Sans cesse on a essayé de le réduire.

Ils ont travaillé en vain pour obtenir qu'un des leurs fut admis à les représenter à la commission du pilotage, comme la chose se pratique ailleurs, même dans des ports de beaucoup moins d'importance que celui de Montréal.

Vainement encore ils ont lutté pour obtenir que chaque nouvelle bouée fut placé suivant l'avis et les besoins des pilotes et non sur les

conseils d'hommes intéressés à la chose sans doute, mais ayant plus de bonne volonté que de connaissances pratiques.

Tous ces désaccords entre les pilotes d'une part et les commissaires du Havre et les représentants des intérêts maritimes de l'autre, peuvent être attribués à plusieurs causes dont voici les principales.

Les pilotes étant avant 1874 sous le contrôle de la Maison de la Trinité y avaient un représentant dans la personne du surintendant des pilotes qui était en même temps inspecteur des phares et des bouées. Les bouées étaient aussi placées par un pilote. Chacun étant responsable suivant le devoir qui lui incombait, les pilotes n'étaient punis que pour leurs propres erreurs ou bévues.

Lorsque l'autorité du pilotage fut conférée à la commission du Havre, le surintendant des pilotes devint son employé, payé par elle, ce qui rendit ses fonctions si peu importantes que lorsqu'il prit sa retraite on ne jugea pas à propos de le remplacer. Le placement des bouées fut confié à un ingénieur civil incontestablement qualifié pour tout ce qui concernait sa profession, mais qui n'était pas pilote. Le nombre des bouées augmentant à mesure que les travaux de creusement du chenal avançaient, il arrivait que ce fonctionnaire, pour une raison ou pour une autre, ne pouvait placer ou replacer en temps voulu les bouées souvent indispensables. Un accident arrivait, et le pauvre pilote, sans représentant devant les Commissaires du Havre qui étaient à la fois juges et parties puisqu'eux-mêmes étaient chargé du creusage du chenal et de la pose des bouées, était infailliblement condamné.

Les pilotes, de leur côté, augmentant d'une manière disproportionnée à la somme de travail qu'ils avaient à faire, forcés de se faire une concurrence acharnée, étaient obligés, en maintes circonstances, pour procurer à leurs familles le pain nécessaire au soutien de leur existence, de se plier aux exigences déraisonnables d'agents de vaisseaux ou de remorqueurs. Ils perdaient beaucoup de leur prestige et l'autorité indispensable à celui qui a le commandement d'un vaisseau.

Il aurait fallu alors, pour prévenir un état de choses qui pouvait avoir des conséquences fâcheuses pour Montréal, une administration ferme et compétente, basée sur des connaissances pratiques de la navigation, qui tout en soumettant les pilotes à une discipline sévère, les auraient maintenu à un niveau égal à la position qu'ils occupent vis-à-vis le commerce maritime.

Mais la commission du pilotage n'en a pas jugé ainsi. Les Commissaires, tous hommes d'affaires et dont l'importance dans le haut commerce est indiscutable, mais dont l'expérience de la navigation et du pilotage est presque nulle, ont toujours nié aux pilotes le droit de

dire leur mot dans les questions qui les concernent exclusivement.

Depuis plus de vingt ans les pilotes luttent pour obtenir justice. Comme tous ceux dont la cause est bonne et qui ont de l'énergie, ils ne désespèrent pas.

Depuis que le gouvernement Laurier est au pouvoir, le règlement de la Commission du Havre qui lui permettait de suspendre un pilote avant procès a été abrogé et les bouées ont été vérifiées.

Il y a actuellement devant le Parlement un projet de loi à l'effet de former une cour de pilotage composée d'hommes du métier. Plusieurs amendements aux règlements de la Commission du Havre sont aussi proposés.

Mais ceux qui s'opposent systématiquement à toute mesure de nature à rendre justice aux pilotes et à les mettre sur un pied d'égalité avec leurs confrères des autres ports sont encore à l'œuvre. Espérons cependant que le gouvernement ne se laissera pas influencer et qu'il donnera au port de Montréal une administration de pilotage conforme à l'importance qu'il a acquise comme port national.

Quant aux pilotes, si, à l'avenir, ils sont jugés par des hommes compétents en navigation, capables de les comprendre, ils oublieront les luttes du passé et prendront un repos bien mérité.

RAPPORT DU COMITE DES PILOTES DE MONTREAL POUR L'ANNEE 1899

Le comité chargé de s'occuper des intérêts du pilotage, tant sur le fleuve qu'auprès des autorités dont il relève, a l'honneur de faire rapport pour la saison qui vient de finir.

Une partie des améliorations suggérées par les pilotes à l'enquête de 1898 et pendant l'inspection du chenal dans l'automne de la même année, ont été faites, le service des bouées, en général, s'est fait d'une manière satisfaisante, et nous sommes heureux de constater qu'aucun accident n'est arrivé pouvant être attribué à l'organisation du chenal.

Pendant l'inspection plus haut mentionnée, il fut décidé, à la demande des représentants des intérêts maritimes, que quelques bouées additionnelles seraient posées dans la traverse du Cap Santé, malgré les protestations du représentant des pilotes, alléguant que cette partie du fleuve étant le plus souvent franchie la nuit, ces bouées, que rien ne

signalait, placées dans un chenal ordinairement libre, constituaient un danger permanent.

Après plusieurs rapports et protestations, on finit cependant par une entente avec le comité du pilotage de la Commission du Port : des lumières d'alignement furent ajoutées, ce qui permit de continuer le service de nuit sans risquer des dommages.

Nous espérions que les lumières projetées à la Pointe-à-Bazile seraient placées dans le cours de l'été, cette partie du chenal laissant beaucoup à désirer sous ce rapport ; nous ne doutons pas qu'elles le seront au printemps.

Un nouveau chenal a été balisé au sud de la barre St-Augustin, lequel est supposé avoir une profondeur de trente pieds à marée basse, mais n'ayant eu aucun rapport officiel, et par là même rien pour nous guider au cas de déplacement de quelques-unes de ces bouées, aucun pilote n'a voulu prendre les risques d'y passer.

Nous croyons nécessaire que des sondages soient faits tous les ans à Champlain, à cause du sable mouvant qui forme le fond du chenal et le remplit graduellement.

Les vaisseaux éprouvent un retard considérable, lorsqu'il leur faut attendre la marée, laquelle monte très peu à cet endroit.

Ayant constaté que, pendant les basses marées de septembre dernier, nous avions plus qu'un pied d'eau de moins dans la partie Est de ce chenal que la profondeur moyenne, nous avons signalé ce fait au département des Travaux Publics ; ce département s'est empressé d'y envoyer un dragueur.

Le redressement des courbes et l'élargissement du chenal depuis la Longue-Pointe à Contrecœur ont de beaucoup facilité la navigation, et les vaisseaux de fort tonnage peuvent maintenant y naviguer librement.

Le plus urgent, croyons-nous, maintenant serait l'élargissement du chenal du lac St-Pierre et plus spécialement la traverse de la Rivière-du-Loup, où nous éprouvons beaucoup de difficultés à faire les rencontres, surtout lorsque l'eau est basse. L'espace restreint et la pression de l'eau rendent la manœuvre des vaisseaux d'un fort tonnage presqu'impossible et nous exposent à de sérieux accidents.

Nous avons examiné avec soin le rapport de la Commission d'Enquête sur les griefs des pilotes, dont nous avons dernièrement reçu copie du Département de la Marine. Malgré que bon nombre de nos suggestions n'aient pas été adoptées, nous acceptons cependant le verdict rendu, espérant que son adoption par le gouvernement fera disparaître tous malentendus qui, malheureusement, existent depuis trop

longtemps, tant pour l'avantage du port de Montréal que celui des pilotes eux-mêmes.

N'ayant eu qu'à nous louer de l'esprit de justice et d'impartialité dont ne se sont départis un instant Messieurs les Commissaires pendant le cours de la longue enquête, nous avons pleine confiance dans la justesse de leurs recommandations, lesquelles, nous l'espérons, seront adoptées par toutes les parties intéressées.

Dans son rapport de novembre, le comité de navigation du Board of Trade faisait les recommandations suivantes, à propos du pilotage :

Que chacun soit libre de devenir pilote, mais que les porteurs de brevets de capitaines et de premier officier aient la préférence.

Que les pilotes soient plus sévèrement punis en cas d'accidents.

L'apprentissage du pilotage étant long et pénible, nous ne croyons pas qu'un homme intelligent en ferait les frais, si on faisait disparaître les règlements qui sont sa seule sauvegarde pour l'avenir.

L'étude de la navigation au long cours étant tout à fait différente de celle du pilotage, nous ne croyons pas que celui qui a passé plusieurs années de sa vie à faire l'apprentissage du premier serait disposé à recommencer l'autre, et l'opinion déjà émise que quelques mois d'études suffiraient à un capitaine pour apprendre le pilotage de Montréal à Québec est, de l'aveu même de ces derniers, tout simplement ridicule.

Le fait que plus de 75 o/o des accidents sérieux arrivés aux vaisseaux qui fréquentent Montréal ont eu lieu en dehors des limites du pilotage prouve, croyons-nous, que les pilotes de Montréal ne sont pas inférieurs à leurs confrères du long cours et que ce brevet additionnel ne leur est pas indispensable.

Quant à la sévérité des punitions en cas d'accident, nous ne comprenons pas bien pourquoi elle devrait être plus sévère pour celui qui a charge d'un vaisseau dans les limites du pilotage plutôt que pour celui qui en a la conduite en dehors, et si l'on considère la différence des punitions infligées aux pilotes et aux capitaines qui ont eu quelque malheur durant l'année écoulée, en tenant compte de la gravité des accidents survenus, il est facile de constater que les favorisés n'on pas été les pilotes.

Le comité du Board of Trade demande aussi une augmentation du nombre et du volumes des bouées, surtout des bouées à gaz. Quelques bouées à gaz seraient certainement utiles à certains endroits pour la navigation de nuit, mais en général la chose serait pour ainsi dire impraticable, vu le déplacement inévitable, auquel elles seraient exposées par les radeaux, barges, etc. L'expérience nous ayant prouvé que des

lumières d'alignement sont de beaucoup préférables, nous recommandons surtout ces dernières, pourvu, toutefois, qu'elles soient placées à la satisfaction de ceux qui ont charge des vaisseaux, ce qui leur permettrait de naviguer la nuit presque sans interruption.

A la demande des commissaires du port, nous avons, le printemps dernier, préparé un mode d'apprentissage, que nous avons soumis à leur approbation. Des copies ont aussi été distribuées, à la demande des parties intéressées à la chose. Nous croyons que les suggestions que nous soumettons sont les plus propres à former des pilotes compétents, et nous espérons qu'elles seront adoptées.

Ce rapport a été lu et adopté à l'assemblée générale des pilotes, tenue à Deschambault, le 14 décembre 1899, M. Delavoie Nault seul dissident sur le mode d'apprentissage tel que présenté.

CLÉOPHAS AUGER, Président

L. Z. BOUILLE, Secrétaire

LE CREUSEMENT DU CHENAL. LES PHARES ET LES BOUEES. DEVOIRS ET RESPONSABILITES DU PILOTE.

Les premiers efforts tentés pour améliorer le chenal entre Québec et Montréal remontent à l'année 1825. L'année suivante, on commença à considérer la question comme étant d'intérêt public, et l'Assemblée Législative du Bas-Canada s'en empara. Un comité chargé de s'enquérir, s'étant procuré des plans et ayant tenu des enquêtes, décida qu'il lui fallait obtenir de plus amples renseignements avant d'être en état de faire un rapport convenable, et en conséquence une nouvelle commission fut nommée l'année suivante. On reconnut bientôt la nécessité de faire des sondages, et comme l'amirauté anglaise avait envoyé un corps d'ingénieurs pour faire ce travail, et que ces derniers étaient déjà parvenus au lac Saint-Pierre, on résolut d'attendre le rapport du capitaine Bayfield, officier de l'amirauté. Ce rapport très élaboré et d'un grand intérêt fut soumis à la Chambre en 1831, et référé à un comité de cinq membres, chargé de l'étudier.

Les choses en restèrent là jusqu'en 1838, alors qu'une somme de 500 louis fut votée pour faire une nouvelle inspection du lac Saint-Pierre. En 1841, un ingénieur du nom de David Thompson prépara un estimé du coût de creusage du lac Saint-Pierre à une profondeur de seize

pieds, à l'eau basse. La Chambre décida alors de prendre des mesures pour que ce travail s'accomplit, mais ce n'était là que le commencement, et on discuta pendant trois ans encore, pour savoir si on creuserait le chenal naturel qui était passablement en courbe, ou si l'on ferait le chenal dans ce qu'on appelait alors le "straight channel", chenal Vaughan. Après bien des débats de part et d'autre, les partisans de ce dernier projet l'emportèrent et les travaux furent commencés sous la direction du capitaine Vaughan, mais furent interrompus en 1846, puis abandonnés définitivement en 1848, en face de l'opposition violente qui s'était soulevée contre le projet. Encore des discussions jusqu'en 1850, alors que les Commissaires du Havre de Montréal ou plutôt les membres de la Trinité soumirent un projet conçu à peu près en ces termes : "Que les Commissaires du Havre de Montréal devraient être autorisés à entreprendre les travaux et à emprunter, à un taux n'excèdant pas huit pour cent ; tel intérêt, de même qu'un fonds de deux pour cent devraient être obtenus au moyen d'un droit sur le tonnage (enregistré) des navires, tel droit n'excédant pas un "schilling" du tonnage enregistré sur tous vaisseaux tirant dix pieds et au-dessus, pour chaque passage dans le lac ; et au cas où ce revenu ne suffirait pas au paiement des intérêts sur les argents empruntés, les surplus des revenus du port de Montréal devraient être appliqués pour combler le déficit." Ce plan fut adopté, et, au mois d'août 1850, le Parlement passa une loi autorisant les Commissaires à emprunter 30,000 louis pour procéder aux travaux, la direction et la location en étant laissées aux Commissaires. L'outillage qui jusque là avait appartenu au gouvernement fut transféré aux Commissaires.

Au mois de juin 1851, les travaux furent commencés dans le chenal naturel du lac Saint-Pierre, et en novembre de la même année, on avait déjà une profondeur de dix pieds six pouces. En 1855, la profondeur était de seize pieds.

On croyait bien que cette profondeur de seize pieds répondrait pour plusieurs années aux besoins du port de Montréal. Or, dès l'année suivante, c'est-à-dire en 1856, on était obligé de creuser le chenal à dix-huit pieds. Le tonnage des vaisseaux augmentait si rapidement que l'on ne pouvait suffire à creuser. De plus, pendant que l'on creusait à un endroit on réclamait une plus grande profondeur à un autre endroit, notamment dans la partie en amont du lac Saint-Pierre, le chenal de Lavaltrie, appelé Isles Plates, que l'on abandonna bientôt pour creuser un autre chenal au sud de l'île Saint-Ours. Le nouveau chenal avec ses courbes très prononcées et les courants qui le traversaient en certains endroits était d'accès très difficile dans les commencements et a causé

beaucoup d'anxiétés aux pilotes. Il a été depuis amélioré, et les plus grands vaisseaux y naviguent surement quoique sa largeur ne soit que de 300 pieds, à part les courbes.

Le chenal de Saint-Sulpice dont se servaient les anciens pilotes avaient été antérieurement abandonné pour adopter celui de Verchères, au sud de l'île Bouchard, qu'on considérait comme plus avantageux, mais il fallut y creuser au cap St-Michel, d'abord puis en d'autres endroits en remontant vers le port.

En aval du lac Saint-Pierre, il fallut d'abord abandonner l'ancien chenal appelé chenal du cap de la Madeleine mais qui sert encore la nuit pour les vaisseaux de petit tirant d'eau. Un autre chenal fut ouvert du côté sud appelé chenal de Bécancour et comme il n'avait qu'une profondeur de 23 pieds à certains endroits il dut être creusé plus tard. Les travaux de creusement furent commencées au cap Charles en 186 , puis un peu plus tard au cap Levrard et à la traverse de Batiscan. En 1877, au cap à la Roche qui fut ouvert à 27½ pieds en 1888. Ce chenal fut creusé, à quelques cents pieds du chenal naturel afin d'adoucir une courbe très prononcée. Un sémaphore fut placé sur le cap à Saint-Jean Deschaillons (afin d'indiquer aux pilotes l'eau du chenal et donner la variation à chaque trois pouces). A Champlain, le chenal fut aussi changé et marqué.

Ces travaux aux trois derniers endroits mentionnés étaient de la plus haute importance pour le port de Montréal. Cet endroit étant le plus dangereux à cause du courant de plus de cinq milles à l'heure à la marée baissante et à cause du fond composé de roc et de cailloux. La marée a une variation moyenne de quatre à six pieds pendant les grandes marées et de 1½ pied à 3 pieds durant les petites marées, selon que le vent est de l'est ou de l'ouest. Avant la complétion de ces travaux, les vaisseaux éprouvaient des retards considérables, car il leur fallait attendre la marée, soit à Batiscan (pour la descente) ou aux Grondines (pour la montée) et ils n'avaient qu'une heure ou deux pour y passer, suivant leur tirant d'eau. Pour peu qu'ils fussent retardés par la brume, il leur fallait attendre une journée, deux jours, quelque fois même trois ou quatre jours avant de passer cet endroit. Aujourd'hui les vaisseaux passent en tout temps, à part quelques cas très rares où la marée baisse d'une manière extraordinaire. Et dans ce cas une heure d'attente suffit.

La Barre à Boulard à la tête du rapide Richelieu sur laquelle la carte de Bayfield donne 24 pieds d'eau et que des sondages plus récents ont réduit à 22 pieds, fut aussi creusée, et un chenal de 400 pieds de largeur sur 29 de profondeur y fut ouvert en 1898. Quelques buttes ou

hauts-fonds furent enlevés au Cap Santé en 1899. Des travaux sur la Barre à Sainte-Croix où il reste 22 pieds d'eau à marée basse sont en voie d'exécution. Il y a pour indiquer l'eau sur cette barre un sémaphore sur la Pointe Cap-Santé. Des travaux seront aussi faits sur la barre de Saint-Augustin, à 15 milles en haut de Québec, aussitôt que les travaux à Sainte-Croix seront terminés.

Les travaux à ces deux derniers endroits sont de moindre importance parce qu'il n'y a qu'à marée basse que les vaisseaux d'un fort tirant d'eau ne peuvent y passer. Les pertes de temps y sont moins considérables vu que cette partie du chenal est navigable la nuit comme le jour.

Pendant l'exécution de ces travaux, les pilotes ont eu beaucoup de difficultés à surmonter, surtout lorsque le chenal eut atteint une profondeur de 20 pieds et plus. Il n'y avait pas alors à Montréal d'inspecteur chargé de mettre une limite à la cargaison d'un vaisseau. On chargeait généralement beaucoup trop pesamment les vaisseaux,et il arrivait souvent que ces vaisseaux dont la quille labourait le fond devenaient incontrôlables surtout dans les courbes.

De plus, il arrivait que dans un chenal jusque là libre ces vaisseaux touchaient sur des hauts-fonds où il y avait moins d'eau qu'en donnait la carte de Bayfield, laquelle déjà vieille alors donnait généralement plus d'eau qu'il n'y en avait réellement. Si dans ces cas une plainte était faite à l'autorité du pilotage cette dernière presque toujours en jetait toute la responsabilité sur le pilote. Si les réprimandes et les punitions eussent eu le même effet qu'auraient pu avoir de bons sondages faits en temps convenable, beaucoup de difficultés auraient été aplanies et plusieurs accidents évités. Voilà pourquoi à l'enquête du gouvernement sur les griefs des pilotes en 1898 ces derniers ont insisté sur la nécessité d'avoir des cartes ou avis donnant aussi exactement que possible la profondeur de l'eau dans le port ou ailleurs lorsque des travaux sont en voie d'exécution.

Maintenant que le chenal a une profondeur uniforme de 27½ pieds, et que des sondages sont faits régulièrement, les pilotes sont moins exposés à ces sortes d'accidents, mais leur responsabilité n'en est pas pour cela amoindrie ; bien au contraire, le tonnage des vaisseaux dans ces derniers temps a augmenté considérablement et où les vaisseaux d'un tirant d'eau de 15 à 20 pieds et de 1500 à 2000 tonnes avaient de l'espace il n'y a plus qu'un chenal très étroit pour ceux de 8000, 10000 et 12000 tonnes et de 27 et 28 pieds de tirant d'eau que nous avons aujourd'hui. Il ne faut pas oublier non plus que les chenaux artificiels

quoique plus profonds n'ont cependant, à part les courbes, que la même largeur qu'ils avaient il y a 25 ans, c'est-à-dire 300 pieds.

Il est reconnu par tous les capitaines qui ont parcouru les mers du globe que le pilotage de Québec à Montréal, à part celui de la rivière Calcutta, dans les Indes, est celui qui exige le plus d'habilité à la manœuvre et de sang-froid de la part du pilote. Lorsque le pilote de Montréal prend charge d'un vaisseau il est de douze à quinze heures sur la passerelle ; il lui faut une tension d'esprit considérable. Il peut à peine répondre quand on lui parle. Une distraction d'une minute peut avoir des conséquences désastreuses. Pendant ces douze ou quinze heures il ne peut songer à prendre un repas. S'il en a le temps, il le fait sur la passerelle debout et l'œil à la manœuvre. Souvent il arrive qu'à un moment donné il se présente une obstruction dans le chenal sous la forme d'un radeau, de vaisseaux à voile de toute sorte, de remorqueurs, etc. Comme il ne peut pas, dans presque tous les cas, laisser le centre du chenal, il lui faut faire une manœuvre quelconque pour éviter un abordage. Le pilote n'a pas comme l'homme de profession, le spécialiste qui travaille dans une étude ou un laboratoire, l'avantage de consulter un confrère, un auteur ; il lui faut prendre une décision à l'instant même. Une seconde d'indécision, de retard et c'en est fait de son vaisseau. Il voit souvent, lorsqu'il lui faut rencontrer un autre vaisseau dans un chenal de 300 pieds, pâlir l'officier de quart qui l'accompagne sur la passerelle. En voyant ces deux vaisseaux se diriger l'un sur l'autre jusqu'à une si faible distance, on dirait qu'une collision est inévitable, mais un adroit coup de barre donné en temps de chacun des deux navires les fait dévier suffisamment pour mettre quelques pieds d'espace entre eux lorsqu'ils se rencontrent. La friction de l'eau dans cet étroit chenal les fait s'incliner, rouler, puis ils reprennent leur marche rapide. Les rencontres se font surement malgré l'espace restreint.

La descente est beaucoup plus dangereuse que la montée dans les temps d'orage et de brouillard à cause du courant qui va dans la même direction. Lorsque la brume ou la tempête a forcé le pilote à ancrer son vaisseau, il arrive souvent que, le brouillard dissipé, s'il veut continuer sa route, il est obligé de virer son vaisseau dans un espace où il n'a pas deux fois sa longueur. Il lui faut manœuvrer avec précision, mettre à profit tous les avantages que peuvent lui donner les courants, les mouvements de l'hélice, etc. Si les courants ne sont pas favorables à l'endroit où il se trouve, il lui faut remonter ou descendre à reculon quelquefois sur une assez longue distance avant de trouver l'espace et les courants nécessaires. C'est un travail difficile, qui exige beaucoup

de sang-froid, mais le pilote de Montréal habitué qu'il est de manœuvrer dans un espace restreint n'y voit qu'une des difficultés inhérentes à sa profession. S'il arrive au pilote d'être surpris par le brouillard avec un vaisseau de 400 à 500 pieds de longueur dans le lac St-Pierre ou le chenal de Contrecœur où il n'y a que 300 pieds de largeur, il est obligé de manœuvrer de façon à laisser échouer son vaisseau aussi doucement que possible sur l'écart du chenal afin de pouvoir continuer sa route lorsque le temps le permet.

On parle depuis longtemps de mettre des ancres à l'arrière des vaisseaux qui fréquentent Montréal. Pourquoi ne pas essayer ? C'est une innovation qui certes en vaudrait la peine.

Le pilote de Montréal, contrairement à ses confrères des autres ports, ne se sert pas du compas, ni d'autres instruments maritimes. Le chenal tortueux qui l'oblige à changer de course à tout instant, les courbes plus ou moins prononcées, l'espace restreint, la variation des courants, ne lui permettent rien de cela. Il se guide par les distances de la terre, par des marques sur terre ferme qui lui servent de phares, et qui se comptent par centaines, et lui permettent de suivre sûrement le centre du chenal sans le secours des bouées à part toutefois le lac Saint-Pierre où la terre est très basse et éloignée et de s'apercevoir du premier coup d'œil si quelques-unes des bouées ne sont pas déplacées. Le pilote n'a généralement d'autre ambition que d'arriver à bon port, attendu qu'en choisissant cette carrière il a renoncé pour toujours à faire fortune. En effet, les mieux rémunérés, ceux qui par leur travail ou leur bonne fortune, ont pu s'attirer la confiance des compagnies maritimes, gagnent de $1400 à $1500 par année, (1) et il faut pour cela qu'ils soient ni trop jeunes ni trop vieux, qu'il aient bon pied et surtout bon œil, qu'ils soient bien constitués, qu'ils aient un bon caractère, qu'ils soient sobres et honnêtes, qualités morales et physiques qu'avec notre pauvre humanité un homme ne peut guère espérer posséder toute une vie. Heureux sont-ils s'ils sont dans ces conditions pendant quelques années. Aussi le pilote est-il satisfait et croit avoir atteint son but, lorsqu'il a pu économiser suffisamment pour vivre en très modeste rentier lorsqu'une des qualités physiques mentionnées plus haut vient à lui manquer ou qu'on juge le harnais trop lourd pour ses épaules. Son tarif, si l'on tient compte des distances, est de deux cents à deux cent cinquante pour cent moindre (2) que la moyenne des ports du monde entier et comme ce tarif est basé sur le tirant d'eau les vaisseaux de 12000 tonneaux d'au-

(1) Il faut déduire là-dessus 20 o|o pour déplacement, etc., etc.
(2) A part Québec.

jourd'hui ne le paient pas plus que ceux de 3000 ou 4000 tonneaux d'il y a quelques années, ce qui diminue de trois cents pour cent les frais de pilotage pour le propriétaire de vaisseaux et augmente d'autant les responsabilités du pilote. Il ne s'en plaint pas, mais il demande—et ce n'est que juste—qu'on ne lui parle pas de réduction.

Le pilote est généralement apprécié et estimé des capitaines et officiers des navires. Malheureusement on ne peut en dire autant d'un certain nombre de représentants des intérêts maritimes et des Commissaires du Havre, ce qui a été cause de difficultés et de malentendues de toutes sortes qui ont été préjudiciables au port de Montréal et a causé beaucoup de troubles et de déponses aux pilotes.

* * *

Le St-Laurent dont la surface est maintenant constamment troublée par le passage de steamers de toute grandeur et de toute forme, n'était il y a cent ans sillonné que par quelques petits voiliers et le léger canot du Sauvage. Il n'y avait alors ni bouées ni phares.

Le chenal entre Québec et Montréal est maintenant indiqué par 285 bouées numérotées, et partagées en quatre divisions. Québec en compte 66, Champlain 28, le lac Saint-Pierre 90, et Montréal 101. Ces bouées sont de différentes formes. La plupart sont en bois. Elles sont retenues par le centre et obtiennent leur équilibre au moyen d'une pesée. D'autres sont en fer et différentes quant à la forme. Elles ont à peu près quatre pieds de diamètre. Elles indiquent généralement les courbes ou les chenaux difficiles.

Il y a en outre sur la route de Québec à Montréal 52 phares fixes, trois phares flottants, deux bouées à gaz, deux sémaphores, 18 beacons ou amers. Les pilotes se font, de plus, des centaines et des centaines de marques sur terre. C'est ainsi que presque tous les clochers d'églises sur les deux rives servent de marques.

Comme on le voit, la tâche du pilote est assez ardue. Tous ces points de repaires sont une preuve évidente que la route est difficile et exige une étude sérieuse. Quoiqu'en disent certains gros bonnets, ne s'improvise pas pilote qui veut.

* * *

Il y a soixante-quinze ans, un printemps, alors que les eaux étaient hautes, un gros brick anglais, le " Dorother ", arrive à Québec avec une cargaison générale pour Montréal. Il s'agissait de rendre ce vaisseau au Port. Le capitaine et les armateurs craignaient beaucoup pour la

sûreté du vaisseau à cause de son tirant d'eau qui était de seize pieds.

Les armateurs qui avaient entendu parler de la grande habilité du pilote Joseph Morin qui résidait alors à une petite distance du village de Deschambault, n'hésitèrent pas un seul instant. Il s'y firent conduire en calèche et le ramenèrent à Québec presque en triomphe.

Morin conduisit le brick heureusement à Montréal. Deux longs mois s'écoulèrent avant que la cargaison du " Dorother " fut vendu et déchargée. Aussi lorsqu'il redescendit le Saint-Laurent, l'eau avait tel lement baissé qu'il n'en restait pas assez pour passer les battures du lac Saint-Pierre.

Morin qui avait toujours une corde à son arc ne perdit pas la tête. Lorsqu'il vit le brick échoué il fit mettre tout ce qu'il put trouver de pesant à bord sur le même côté du vaisseaux, puis il fit attacher des poids dans la mâture. Le vaisseau prit alors assez de bande pour flotter et après quelques jours de cette manœuvre le brick avait sauté pardessus tous les hauts-fonds du lac Saint-Pierre et pouvait reprendre la haute mer. (1)

PILOTES DE QUEBEC A MONTREAL.

NOMS	RÉSIDENCES	ADMIS
Charles Laprise	Québec	
Joseph Bouroque	do	
Jean Decareau, père	do	
Etienne Papillon	do	
Vincent Bonhomme	do	
Charles Pelerin	Québec	
François Mecteau	do	
Michel Poiré	Lévis	
Joseph Poiré	do	
Denis Labbé dit Marcheterre	Cap-Santé	
Pierre Doré	do	
Pierre Pagé, fils	do	
Jean Godin	Ecureils	

(1) Renseignement communiqué par M. L.-Z. Bouillé.

NOMS	RÉSIDENCES	ADMIS
Charles Raymond, père	Deschambault	
Augustin Belisle	Rivière-du-Loup	
Alexis Marchand, fils	Batiscan	
Michel Bordeleau	Pointe-aux-Trembles	
Biron de Champlain (1)		
Alex. Bouchard	Deschambault	1805
Joseph Morin	do	1806
Joseph Germain	Québec	
François Pagé	do	
Josua Sheppard	Machiche	11 mai 1811
Joseph Chassé		13 mai 1812
Philippe Petit		22 mai 1812
Michel Matriel	Québec	12 juin 1812
Jean-Baptiste Duval		3 juin 1814
Augustin Blais	Deschambault	17 juin 1814
Joseph Golin	Cap Santé	26 mai 1815
Pierre Perrault	Deschambault	15 août 1815
Michel Belisle	do	26 sept. 1815
Joseph Bougie	Québec	9 mai 1817
Ambroise Lafleur	Montréal	30 mai 1817
Antoine Bellisle	Deschambault	23 sept 1817
Louis Baribault	Ste-Anne de la Pérad.	7 août 1818
Ambroise Paquet	Grondines	16 juin 1820
Jean Belisle	Deschambault	do
Flavien Hamelin	do	do
Ambroise Nault	do	do
Jean-Bte Dussault	Ecureils	do
Antoine Bellecourt	Batiscan	do
Armand Casey	do	do
Charles Raymond	Berthier	16 juin 1820
Joseph Isaïe Boudreau	Trois-Rivières	4 août 1820
Olivier Boudreau	Deschambault	2 mai 1823
Joseph Paquet	Grondines	6 mai 1823
Olivier Raymond (2)	Deschambault	7 juin 1825
Zéphyrin Boudreau	do	do
David Bouillé	do	do

(1) Tous ces pilotes pratiquaient d'après des certificats du percepteur des douanes.

(2) D'après certificat de la Maison de la Trinité.

NOMS	RÉSIDENCES	ADMIS
Narcisse Bouillé	Deschambault	
Jean Belisle	do	
Sevère Belisle	do	
Hubert-Jean Belisle	do	
Cyrille Belisle	do	
Hubert-Antoine Belisle	do	
George Belisle	do	
Louis-David Bouillé	do	1861
Louis-Narcisse Bouillé	do	1866
Georges Raymond	do	
Caleb Paquet	Grondines	
Joseph Hussart Trottier	do	
Marcel P. Mathieu	do	
David Mathieu	do	
Jean-Baptiste Gauthier	Deschambault	
Joseph Bouillé	Montréal	
Olivier Raymond	do	
Hubert Lemay	do	
Joseph Leveillé	do	
Augustin Naud	do	
Isaïe Beaudry	Sorel	
Onésime Naud	do	
Edouard Naud	do	
Léandre Dessureau	do	
Gonzague Barnabé	do	
J.-B. Dorval	Cap de laMagdeleine	
Adolphe Lisée	Batiscan	
Eusèbe Toupin	Champlain	
Uldéric Toupin	do	
Joseph Toupin	do	
Victor Gagnon		
Trefflé Toupin	Champlain	
Moïse Byron	Trois-Rivières	
Pierre Gagnon	do	
Placide Gaillardet	St-Grégoire	
Zéphyrin Mayrand	Contrecœur	
Antoine Mayrand	St-Pierre les Becquets	
Léandre Mayrand	Montréal	
Hector Hamelin	Lévis	

NOMS	RÉSIDENCES	ADMIS
Charles Hamelin	Lévis	
Joseph Hamelin	Deschambault	
François Hamelin	do	
Joseph Paquin	do	
Narcisse Arcand	do	
Athanase Dufresne	do	
Damase Cayen	Portneuf	
M. Abel		
Zéphirin Bouillé	Deschambault	1er mars 1855
Onésime Naud	do	16 mars 1870
Joseph Chandonnet	Lévis	2 août 1870
Louis A. Bouillé	Deschambault	1er sept. 1870
Prudent Beaudet	Québec	10 oct. 1870
Elzéar Beliste	Deschambault	10 oct. 1870
Joseph Pleau	Ste-Anne de la Péra.	10 oct. 1870
Célestin Brunet	Montréal	28 fev. 1872
Ulric Groleau	Grondines	30 oct. 1870
Alfred Frenette	Portneuf	30 oct. 1872
Alfred St-Amant	Deschambault	30 oct. 1872
Philippe Bélanger (1)	Lotbinière	8 avril 1874
Narcisse Perrault	Deschambault	10 avril 1874
Cléophas Auger	Lévis	22 sept. 1874
Ferdinand Labranche	Portneuf	8 avril 1875
Louis-Z. Bouillé	Deschambault	16 jan. 1878
Laurent Gauthier	do	10 déc. 1879
Jean Arcand	do	10 déc. 1879
Delavoie Nault	do	10 déc. 1879
Wilbrod Gauthier	do	10 déc. 1879
Louis Mayrand	Ste-Anne de la Péra.	9 déc. 1880
George Dufresne	Deschambault	10 déc. 1880
Norbert Arcand	Champlain	18 déc. 1880
Tancrède Bouillé	Deschambault	18 déc. 1880
Nestor Arcand	do	20 fév. 1884
John Nault	do	20 fév. 1884
Joseph Dussault	do	20 fév. 1884
Gédéon Groleau	Grondines	20 mai 1887
Néré Belisle	Deschambault	20 mai 1887
Liboire Perrault	Montréal	20 avril 1888

(1) Branchés par la Commission du Havre de Montréal.

NOMS	RÉSIDENCES	ADMIS
Wilfrid Raymond	Deschambault	20 avril 1888
Joseph Hurteau	Montréal	20 mars 1889
Edouard Perrault	Deschambault	20 mars 1889
Lydoric Bouillé	do	20 mars 1889
Honoré Dussault	Ste-Pétronille	16 juillet 1889
Arthur Brière	Portneuf	28 avril 1891
J.-S. Labranche	do	28 avril 1891
Alexis Perrault	Deschambault	28 avril 1891
N.-C. Dufresne	do	23 juin 1891
J. B. Nadeau	Lévis	11 avril 1893
Aubert Naud	Deschambault	11 juillet 1893
Jos Sauvageau	do	10 oct. 1893
Napoléon Dussault	do	3 avril 1894
Barthelemi Arcand	do	3 avril 1894
Prudent Belisle	do	3 avril 1894
George Arcand	do	3 avril 1894
Constant Toupin	Trois-Rivières	3 avril 1894
George Perrault	Deschambault	11 sept. 1894
Narcisse Bouillé	do	9 oct. 1894
Joseph Leveillé	Batiscan	18 juin 1895
Sévère Perron	Deschambault	14 avril 1896
Albéric Angers	Ste-Anne de la Pérad.	15 mars 1898
Arthur Belisle	Deschambault	20 sept. 1898
G.-Théo. Hamelin	Grondines	20 sept. 1898
Cyrille Belisle	Deschambault	20 sept. 1898

SAINT-JOSEPH DE DESCHAMBAULT

THE PILOT'S HOME

A quarante milles au-dessus de Québec, sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis le rapide du Richelieu, est le coquet village de Deschambault bâti sur le cap Lauzon, qui s'élève fièrement à une hauteur de cent pieds. Ce Cap est baigné à l'est et au sud par les eaux du fleuve, entouré par une riche vallée au nord, et à l'est, le terrain est bas, si bas qu'aux grandes marées du printemps il se couvre en partie

de deux ou trois pieds d'eau, ce qui rend encore plus majestueux le cap avec sa magnifique église et son couvent bâti à l'ombre des grands pins.

C'est de cet endroit que l'on peut admirer une merveille de la nature. Si vous vous trouvez à Deschambault à marée haute vous y verrez une grande nappe d'eau de plus de deux milles de largeur. Si vous y retournez huit heures plus tard, alors que la marée est basse, vous contaterez que l'eau du grand fleuve se trouve pressée comme dans une dalle (le chenal n'a alors que 700 pieds de largeur) bordée de chaque côté par une chaine de roches qui émerge de huit à dix pieds au-dessus de l'eau, c'est ce qui forme le rapide, avec un courant de neuf nœuds à l'heure. Un grand nombre de vapeurs doivent ancrer au pied de ce rapide en attendant la marée montante qui change complètement le courant. La marée est très capricieuse et varie de cinq à douze pieds.

Les habitants de Deschambault ont conservé la langue, les mœurs et les usages de leurs ancêtres. Nous retrouvons encore là cette hospitalité si cordiale, si bonne de nos pères. C'est probablement le coin de terre le plus paisible de la province.

Deschambault a fourni plus de soixante pour cent des membres du corps des pilotes de Montréal. Si le village de Deschambault a fourni à lui seul plus de pilotes que toutes les autres paroisses réunies, on peut en attribuer le mérite, pour une grande partie, à feu le capitaine Bouillé. Louis-Narcisse Bouillé, né à Deschambault, le 4 octobre 1826, commença son apprentissage de la mer en 1842 et sut aussitôt par sa conduite et son activité gagner l'estime et la confiance des armateurs de remorqueurs. De 1854 à 1866, il commanda en qualité de capitaine et de pilote le puissant remorqueur " James McKenzie." Pendant toute sa carrière de marin, le capitaine Bouillé recruta ses officiers et ses hommes d'équipages à Deschambault, parmi ses concitoyens. Presque tous ceux qui naviguèrent avec lui obtinrent plus tard leur branche de pilote.

Voilà pourquoi les pilotes sont si nombreux à Deschambault. Trente-trois demeurent actuellement dans cette paroisse. Plusieurs possèdent de bonnes fermes qu'ils cultivent dans les loisirs que leur laisse leur rude métier ; les autres possèdent un coin de terre avec maison, jardin potager et verger. Presque tous sont amateurs de chasse et de pêche. A Deschambault le pilote qui n'a pas son fusil, son canot, ses agrès de pêche, et sa " cabane " sur la batture pour pêcher la petite morue, est l'exception.

Dans le village de Deschambault, tous s'occupent plus ou moins de navigation, car la grande majorité de la population y est intéressée.

Il ne se passe guère d'heures durant le jour sans qu'on entende le sifflet d'un grand bateau passant le rapide du Richelieu. C'est un pilote du village saluant sa famille et ses amis. Tous les yeux se dirigent alors sur le vaisseau, c'est à qui distinguera le premier la couleur de sa cheminée, le nom inscrit à l'avant. Et lorsqu'on sait le nom du steamer, la famille du pilote qui le conduit hisse vivement au haut du mai qui orne la devanture de la maison les couleurs françaises afin de saluer son chef. (1)

(1) Communiqué par M. L.-Z. Bouillé.

PRESIDENTS DU COMITE DE L'ASSOCIATION DU PILOTAGE DE QUEBEC A MONTREAL

1874—P.-M. Mathieu
1875—Pierre Gagnon
1876-77—P. M. Mathieu
1878-79-80—Hubert Belisle
1881-82—Pierre Gagnon
1883-84—Athanase Dufresne
1885-90—Cléophas Auger
1891-94—Narcisse Perrault
1895—Louis Z. Bouillé
1896-1900—Cléophas Auger

SECRETAIRES DU COMITE

1874—Pierre Gagnon
1876-77—Hubert Belisle
1878-83—Narcisse Perrault
1884-86—Louis Z. Bouillé
1887-88—Narcisse Perrault
1889-90—Louis Z. Bouillé
1891—Tancrede Bouillé
1892-94—David Perrault
1895—Louis Z. Bouillé
1896—David Perrault
1897—Louis Belisle
1898-1900—Louis-Z. Bouillé

LES PREMIERS STEAMERS A MONTREAL

Les premiers steamers océaniques vinrent à Montréal en 1853. Cette année-là, les steamers " Genova " de 350 tonnes, " Sarah Sands " de 931 tonnes, et " Lady Eglinton " de 335 tonnes (deux voyages) visitèrent le port de la métropole.

En 1853, quatre steamers visitent Montréal ; moyenne du tonnage 488 tonnes, soit un total de 1951 ; en 1898, 830 steamers se rendent à Montréal. La moyenne du tonnage est de 1890 tonnes, soit un total de 1,567,436 tonnes. Quel changement dans moins de cinquante ans !

P.-E. COTTE

Pierre-Edouard Cotté naquit à Bordeaux, France, en 1799, d'une famille de navigateurs bien connue. Pris, à l'âge de 16 ans, par la conscription, il fit la guerre de la Péninsule sous Napoléon et fut plus tard décoré de la médaille de Sainte-Hélène et du ruban de la Légion d'Honneur.

M. Cotté débarquait à New-York, en 1821, et s'engagea à bord d'un corsaire français que l'on apprêtait pour faire la guerre à la marine marchande anglaise. Après avoir croisé dans le golfe du Mexique, pendant plusieurs mois, le bateau fut pris et coulé par une frégate anglaise, et Cotté, avec plusieurs de ses compagnons, ayant été fait prisonniers, furent renfermés à bord des pontons premièrement aux Bermudes, et plus tard à Halifax.

Après plusieurs mois de détention et de privations à bord de sa prison flottante M. Cotté fut choisi pour former partie de l'équipage d'un voilier qui devait transporter des troupes de Halifax à Québec. C'est pendant que ce navire était dans le port de Québec, que le futur pilote réussit à tromper la vigilance de ses gardiens et à s'évader. Une

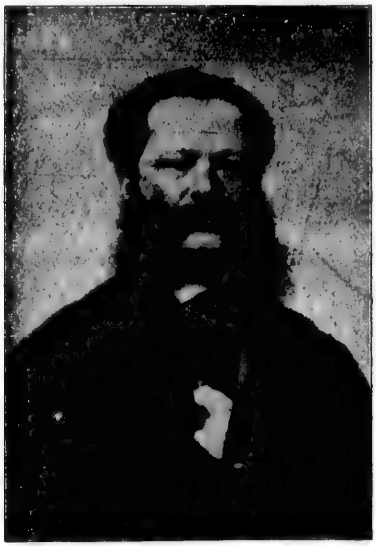
brave famille canadienne consentit à le cacher dans la cave d'une petite maison située rue Sous-le-Fort, pendant que les soldats anglais, fouillaient en vain la ville dans tous ses recoins.

M. Cotté n'ayant pour toute fortune qu'une " brique " de lard et un morceau de pain, se mit en quête d'une situation. Aux Grondines, il fut hébergé par la famille Hamelin. Cette dernière contrôlait alors, pour ainsi dire, le commerce par voie d'eau entre Montréal et Québec.

Quelque temps plus tard, M. Cotté s'embarquait à bord du " John Molson ". De là, il se mit à l'emploi de la compagnie du Richelieu et commanda comme capitaine le " Napoléon ", le " Victoria ", le " Columbia ", et le " Montréal ".

Le capitaine Cotté quitta le service de la compagnie du Richelieu pour accepter un siège au bureau de la Trinité et devint aussi inspecteur des bouées et lumières.

M. Cotté avait épousé une demoiselle Hamelin, des Grondines. Il mourut en 1882, à l'âge de 85 ans, chez son fils, M. Honoré Cotté, à Longueuil.



P.-M. MATHIEU

PREMIERS PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DES PILOTES

P.-O. BOUDREAU

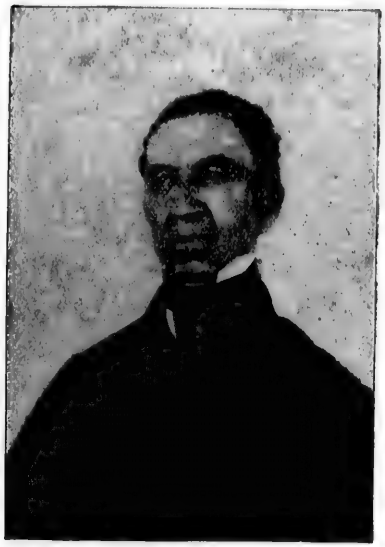
Pierre-Olivier Boudreau descendait de Jean Boudreau, cultivateur, venu au Canada lors de la déportation des Acadiens en 1755. Son père, Jean Boudreau, fut membre du Parlement. Il naquit à Deschambault le 7 avril 1789.

Pendant la guerre de 1812 il servit en qualité de lieutenant dans le 1er Bataillon d'élite du Bas-Canada.

Possesseur du brick " L'Union " en 1813, puis de la goélette " Mary " en 1817, il prit le commandement du schooner " Reine Blanche " en 1820. C'est en 1822 qu'il fut licencié pilote.

Il avait épousé le 24 janvier 1815, Marie-Thérèse Perrault, de Deschambault. Il vécut à Trois-Rivières jusqu'à sa retraite en 1860, époque à laquelle il se retira chez un de ses gendres, E.-E. Méthot, marchand de Lotbinière. Il mourut à l'âge de 90 ans et 7 mois le 27 octobre 1879.

Doué d'une mémoire prodigieuse, d'une verve intarissable, ses nombreux voyages lui fournirent plus d'une anecdote piquante qui faisaient la joie de ses auditeurs.

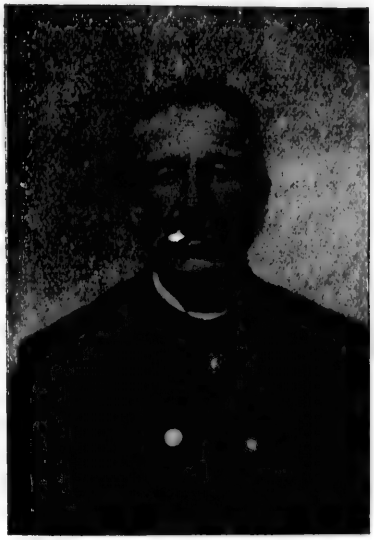


DAVID BOUILLÉ

David Bouillé naquit à Deschambault en 1796. A l'âge de 17 ans, il était déjà officier sur une des barges du gouvernement de la province du Canada, sous le pilote Joseph Morin, un des plus anciens pilotes du Saint-Laurent. Plus tard, il s'embarqua comme pilote sur le vapeur " John Molson ", qui voyageait entre Québec et Montréal avec malles et passagers.

Le 14 juin 1825, après avoir subi son examen devant la Maison de la Trinité de Québec, il recevait sa branche des mains de sir Nathaniel-Francis Burton, lieutenant-gouverneur de la province du Bas-Canada.

M. Bouillé pratiqua quelques années comme pilote puis prit charge du phare flottant No 2 du lac Saint-Pierre. Il est resté à son poste jusqu'à quelques années avant sa mort arrivée en octobre 1869.

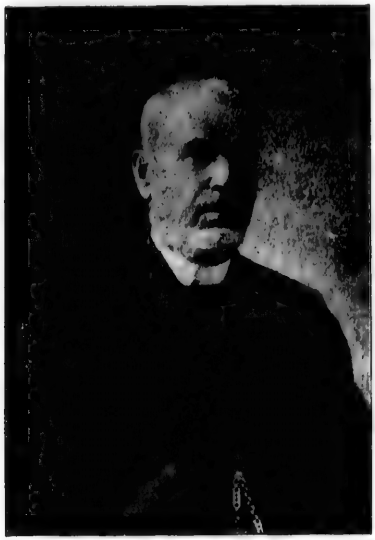


L.-N. BOUILLÉ

Louis-Narcisse Bouillé naquit à Deschambault le 4 octobre 1826.

Il commença son apprentissage de la mer en mai 1842. L'année suivante, il s'embarquait sur le remorqueur " Alliance ", dont son père était le pilote. En 1845, il fit son premier voyage en Europe sur le navire " Caledonia ". En 1846-47, il était second pilote sur " l'Alliance ". Puis il navigua sur les remorqueurs " Princess Victoria ", " John Munn ", " Quebec " et " Rolland Hill ". De 1854 à 1866, il commandait le puissant remorqueur " James McKenzie ". C'est en 1866 qu'il passa son examen et reçut sa branche de pilote. En 1867, il entrait au service de la Cie du Richelieu et pilota les vapeurs " Columbia ", " Canada " et " Montréal " jusqu'à sa mort arrivée le 12 avril 1886.

M. Bouillé fut trésorier de l'Association des pilotes de Montréal de la fondation de la société jusqu'à sa mort.



PIERRE GAGNON

M. Pierre Gagnon est né à Sainte-Angèle de Laval en 1828 du mariage de Pierre Gagnon et de Marie-Louise Hamel.

M. Gagnon s'établit à Champlain dès sa jeunesse. Ce n'est qu'en 1884 qu'il vint résider à Trois-Rivières.

C'est le 1er avril 1869 que M. Gagnon obtint sa branche de pilote.

Deux années plus tard, il entrait au service de la Cie Allan et y resta jusqu'à l'époque de sa retraite en 1893.

CLÉOPHAS AUGER

Cléophas Auger descend de Jean-B. Auger dit le Baron et de René Mailhot, de Paris, qui vinrent s'établir au Canada en 1628 et 1637. Il est né à Lotbinière en 1846 du mariage de Joseph Auger et de Suzanne Mailhot.

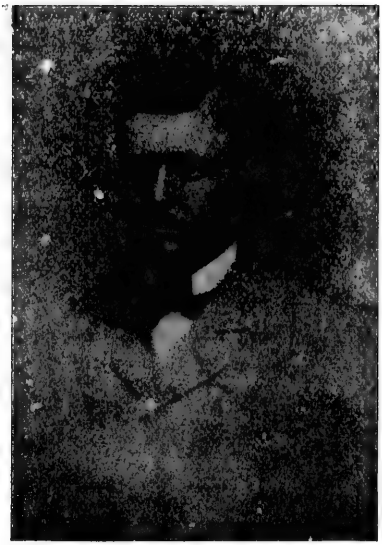
M. Auger commença l'étude du pilotage en 1862. Il eut le commandement du puissant remorqueur " Champion " de 1871 à 1873. Il reçut ses brevets de pilote en 1874 et de capitaine côtier en 1885.

M. Auger a fait du service spécial pour la ligne Donaldson de 1879 à 1885, pour la ligne Beaver de 1885 à 1895, pour la ligne Donaldson, de cette date à aujourd'hui.

M. Auger fut élu membre du comité de direction des pilotes en 1882. Il en fut président de 1885 à 1891. Il a été réélu membre du comité en 1894 et président en 1895, charge qu'il n'a cessé d'occuper depuis.

M. Auger a suggéré et obtenu plusieurs améliorations importantes dans le chenal. Il a eu plusieurs luttes sérieuses à soutenir pour sauvegarder les droits des pilotes, surtout pendant la grève de 1896 et l'enquête du gouvernement sur leurs griefs en 1898.

M. Auger a épousé en 1876, mademoiselle Adelaïde Bureau, fille de François Bureau, avocat de Trois-Rivières. Il habite sur les hauteurs de Lévis un cottage qu'il a appelé " Montjoly ".



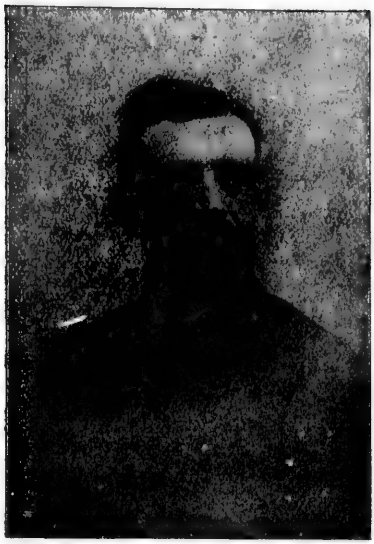
L.-Z. BOUILLÉ

Louis-Zénophile Bouillé est né à Deschambault le 14 octobre 1849 d'une famille de pilotes. Il commença son apprentissage en 1866, sur le remorqueur " James McKenzie ", sous l'habile direction de son oncle, le capitaine L.-N. Bouillé. Promu au grade de premier pilote il passa six années sur des vapeurs employés à la remorque des grands voiliers océaniques.

Le 16 janvier 1878, après un examen très heureux, les Commissaires du Havre de Montréal lui accordaient sa branche. Après deux saisons passées dans l'association du tour de rôle, M. Bouillé entrait, en 1880, à l'emploi de la Cie Allan. En 1898, il abandonnait la ligne Allan pour la ligne Elder Dempster.

C'est M. Bouillé qui, le 7 novembre 1888, pilotait le " Sardinian ", lors de l'ouverture du chenal de 27½ pieds.

Son nom est mêlé à toutes les questions de pilotage et d'améliorations du chenal entre Québec et Montréal. Il a été secrétaire du comité de l'Association des pilotes de Montréal en 1884-5-6-9-90-95 et président en 1895. Il a été réélu secrétaire en 1898-99 et 1900.



H.-J. NAULT

C'est à Deschambault, le 16 septembre 1857, qu'est né M. Horace-Jean Nault.

Dès l'âge de 13 ans il entrait en apprentissage avec son père qui était capitaine d'une grande barge à vapeur, la " Merritt ", qui faisait le transport du charbon de Pictou à Montréal.

Après avoir fait plusieurs voyages sur des transatlantiques, il passa avec succès son examen le 20 février 1884 et il était admis à la pratique du pilotage la même année.

Trois ans plus tard, M. Nault était choisi pour piloter les vaisseaux de la ligne Thompson. Il est encore à l'emploi de cette ligne.

M. Nault a fait partie du comité de l'Association des pilotes de Montréal en 1897, 1898, 1899 et 1900.

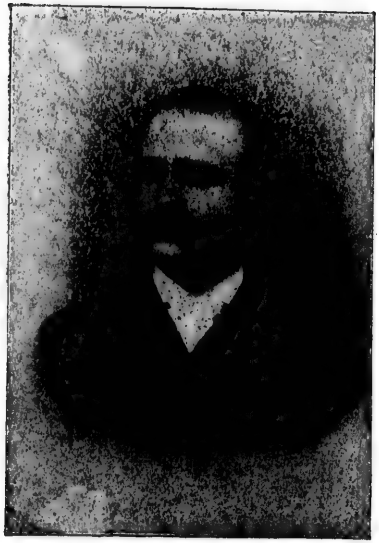
J.-N. ARCAND

Joseph-Norbert Arcand descend d'une famille française dont le premier membre venu au Canada était natif de Sainte-Croix, près de Bordeaux. Il est né le 6 août 1853 au Cap-Santé, où son père était venu se fixer très jeune.

Le jeune Arcand commença la navigation de cabotage dans le fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal à l'âge de 14 ans. Après avoir fait quatre voyages en Europe, il se présenta en 1880 devant la Commission du Havre de Montréal et fut admis pilote après un heureux examen.

M. Arcand a successivement servi sur les lignes Bogue et Dickson, Hansa, Ross & Cie, Dominion Coal Co., Black Diamond.

Il a été membre du comité des pilotes de 1887 à 1888. Il a été réélu en 1899.



L.-N. DUSSAULT

Louis-Napoléon Dussault est né à Deschambault le 30 décembre 1861.

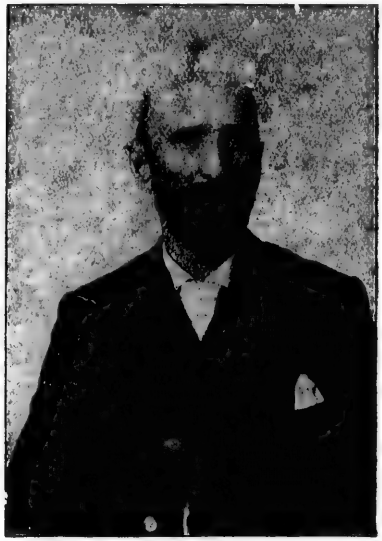
Il commença son apprentissage au commencement de la saison de navigation 1881. De 1887 à 1892, il fut pilote sur différents remorqueurs entre Québec et Montréal, mais principalement sur le " Florence ".

Le 14 mars 1890, il passait son examen devant le bureau d'examinateurs à Québec et recevait son diplôme de capitaine côtier. Le 18 avril 1893, il subissait un nouvel examen devant les Commissaires du Havre et au printemps de 1894 il recevait sa branche de pilote.

Durant les saisons de navigation 1894, 1895 et 1896, il servit comme pilote sur des bateaux de différentes compagnies.

En 1897, il était choisi par l'agence Reford & Cie pour service spécial sur ses bateaux. Il occupe encore cette position.

M. Dussault a été trésorier de l'Association des pilotes en 1897 et 1898. Il est membre du comité depuis 1899.



N.-A. PERRAULT

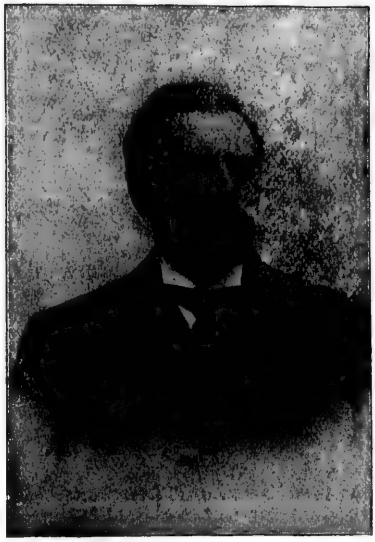
Narcisse-Alfred Perrault est originaire de Deschambault. Il naquit le 1er janvier 1837.

Il commença tout jeune à naviguer entre Québec et Montréal. A peine âgé de 22 ans, il était déjà capitaine et propriétaire d'un voilier employé pour le transport des marchandises entre la capitale et Montréal. Quelques années plus tard, il devint propriétaire d'une grande goélette " La Marie ". Il était aussi capitaine et pilote naviguant des provinces maritimes jusqu'aux grands Lacs.

En 1872, il vendit " La Marie " et termina son apprentissage de pilote. Il reçut sa branche le 9 avril 1874.

M. Perrault est à l'emploi de la ligne Donaldson Bros, de Glasgow, depuis 1878.

Il a été secrétaire de l'Association des pilotes de Montréal de 1878 à 1883 et en 1887 et 1888, et président de la même association de 1891 à 1894. Il s'est toujours intéressé à toutes les questions concernant les pilotes et le pilotage.



PRUDENT BEAUDET

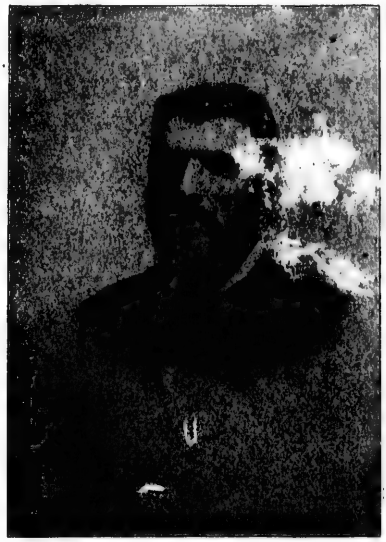
Prudent Beaudet est né à Lotbinière en 1840.

Dès l'âge de quatorze ans, il commençait à naviguer. A vingt ans, il avait charge de remorqueur.

M. Beaudet obtint sa licence de pilote en 1870.

Quatre années plus tard, il entrait au service de la ligne Dominion qu'il n'a pas quitté depuis.

M. Beaudet réside à Québec.



JOSEPH CHANDONNET

Joseph Chandonnet est né à Gentilly en juillet 1840 du mariage de Jean Chandonnet et de Marie Richard.

Il commença l'apprentissage du pilotage en 1855.

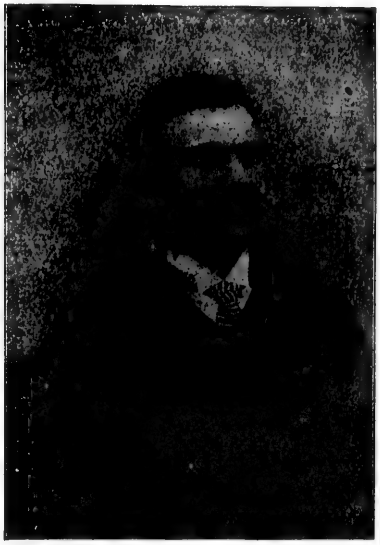
De 1863 à 1869, M. Chandonnet agit comme capitaine et pilote de " l'Hercule ".

C'est en 1870 qu'il prit sa licence de pilote.

De 1873 à 1880, M. Chandonnet a fait du service spécial sur la ligne Dominion. En 1880, il entrait au service de la ligne Beaver. Il la quittait en 1899 pour la ligne Leyland.

En 1874, M. Chandonnet fut élu membre du bureau de direction des pilotes. Il a été réélu en 1893.

M. Chandonnet réside à Lévis. Il a exploité pendant plusieurs années une magnifique ferme à Saint-Henri de Lauzon.



WILBROD GAUTHIER

Wilbrod Gauthier naquit à Deschambault le 15 septembre 1852 du mariage de Charles-Auguste Gauthier et de Louise Proulx.

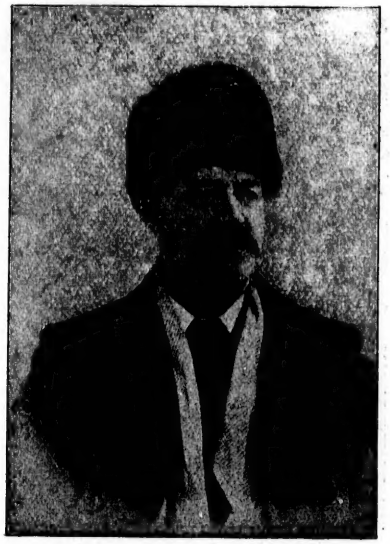
A l'âge de 13 ans il s'engageait comme garçon de table à bord du remorqueur le " James MacKenzie ".

De 1866 à 1871, il servit à bord des bâtiments à voiles et à vapeur. En 1872, il traversait l'Atlantique sur le " Varina ". A son voyage de retour le " Varina " fut abandonné en pleine mer par son équipage qui fut recueilli par un autre steamer, le " Rowantree ". De 1872 à 1878, il était à l'emploi de la Cie de navigation du Saint-Laurent.

C'est en 1879 qu'il reçut sa branche de pilote.

En 1882, il entrait au service de la ligne Allan.

C'est M. Gauthier qui en 1899 prit charge du " Bavarian " de 10,200 tonnes.



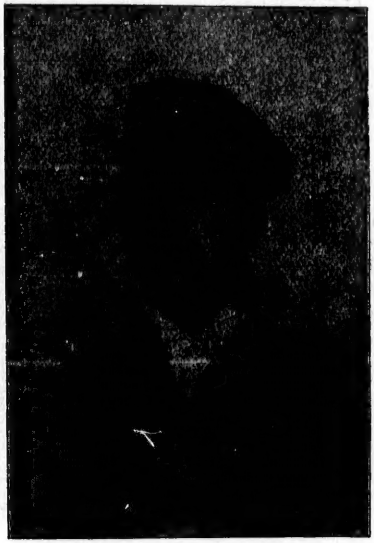
J.-H.-D. NAULT

Joseph-Hilaire-Delavoie Nault est né à Deschambault le 30 novembre 1852 du mariage de Hilaire Nault et de Christine Nault.

Dès l'âge de douze ans il faisait déjà de la navigation sur le Saint-Laurent, à bord d'une goélette appartenant à son père. De 1869 à 1879, M. Nault a navigué tour-à-tour comme pilote à bord des remorqueurs, et comme second à bord des steamers océaniques.

Le 10 décembre 1879, il obtenait sa branche de pilote pour vaisseaux de toute description entre Québec et Montréal.

En 1882, il entra au service de la Cie Adam steamships, qui porte aujourd'hui le nom de Black Diamond Line. Après avoir piloté pendant quelques années des steamers d'autres compagnies, il est revenu au service de la Black Diamond Line.



JOSEPH DUSSAULT

Joseph Dussault est né le 15 février 1856, à Deschambault.

En 1874, il était admis au nombre des aspirants navigateurs.

Il passa trois années en mer, voyageant tantôt sur l'Océan Atlantique, sur la mer Méditerranée, ou la mer des Indes.

C'est le 20 février 1884, que M. Dussault obtenait son brevet de pilote qui lui permettait de conduire les vaisseaux de toutes dimensions, sur le Saint-Laurent, de Québec à Montréal.

Il est depuis ce temps à l'emploi de la ligne Black Diamond.

JOSEPH HURTEAU

Joseph Hurteau est né à Contrecœur, comté de Verchères, le 30 avril 1861.

Il fit ses études à l'école de sa paroisse et à l'école normale Jacques Cartier de Montréal.

M. Hurteau fut admis à la pratique du pilotage le 20 mars 1889.

Après deux années de pratique dans le tour de rôle, il entra au service de MM. F. C. Henshaw & Cie. En avril 1894, il entrait au service de la ligne Dominion Coal Co. Depuis le 1er avril 1897, M. Hurteau est à l'emploi de la ligne Allan.

M. Hurteau a été membre du comité du pilotage en 1893 et 1894.

TABLES DES MATIERES

PAGE

Le pilotage du St-Laurent de Québec à Montréal 3

Rapport du comité des pilotes de Montréal pour l'année 1899..... 13

Le creusement du chenal. Les phares et les bouées. Devoirs et responsabilités du pilote..... 16

Liste des pilotes de Québec à Montréal..... 23

St-Joseph de Deschambault—The pilot's home..... 27

Liste des présidents de l'Association des pilotes..... 29

Liste des secrétaires de l'Association des pilotes..... 29

Les premiers steamers à Montréal..... 29

Biographies de quelques pilotes 31